# 中欧班列建设发展规划（2016—2020年）

中欧班列（英文名称CHINA RAILWAY Express，缩写CR express）是由中国铁路总公司组织，按照固定车次、线路、班期和全程运行时刻开行，运行于中国与欧洲以及“一带一路”沿线国家间的集装箱等铁路国际联运列车，是深化我国与沿线国家经贸合作的重要载体和推进“一带一路”建设的重要抓手。为推进中欧班列健康有序发展，根据《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》、《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》、《中长期铁路网规划》，制定本规划。

## 一、发展环境

亚欧大陆拥有世界人口的75%，地区生产总值约占世界总额的60%，东面是活跃的东亚经济圈，西面是发达的欧洲经济圈，中间广大腹地经济发展潜力巨大，特别是“一带一路”沿线国家资源禀赋各异，经济互补性强，合作空间广阔。“十二五”期间，中欧进出口贸易总额30230亿美元，同比增长33%，双向开放、产业联动效益初显。为促进中欧及沿线国家经贸往来，我国充分利用多双边机制，推动与沿线国家铁路、海关、检验检疫等方面合作，简化国际铁路运输过境手续，为班列开行创造有利条件。

目前，依托西伯利亚大陆桥和新亚欧大陆桥，已初步形成西中东三条中欧班列运输通道。自2011年首次开行以来，中欧班列发

展势头迅猛，辐射范围快速扩大，货物品类逐步拓展，开行质量大幅提高。截至2016年6月底，中欧班列累计开行1881列，其中回程502列，国内始发城市16个，境外到达城市12个，运行线达到39条，实现进出口贸易总额约170亿美元。中欧班列全程服务平台组建运行，服务范围逐步拓展，全程服务能力稳步提升。

随着“一带一路”建设不断推进，我国与欧洲及沿线国家的经贸往来发展迅速，物流需求旺盛，贸易通道和贸易方式不断丰富和完善，为中欧班列带来了难得的发展机遇，也对中欧班列建设提出了新的更高要求。但是也要看到，中欧班列仍处于发展初期，还存在综合运输成本偏高、无序竞争时有发生、供需对接不充分、通关便利化有待提升，以及沿线交通基础设施和配套服务支撑能力不足等问题，迫切需要加以规范和发展完善。

## 二、总体要求

### （一）指导思想

全面贯彻落实中央关于推进“一带一路”建设的战略部署，牢固树立和贯彻落实创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，以提高发展质量和综合效率为中心，以优化服务、提供有效供给为主线，统筹兼顾当前和长远、地方和全局、陆运和海运、我国与沿线国家利益的关系，充分发挥政府、市场、企业的作用，着力完善国际贸易通道，提升贸易便利化水平；着力优化运输组织，提高班列运行质量；着力加强资源整合，降低全程物流成本；着力创新服务模式，增强综合服务能力，将中欧班列打造成为具有国际竞争力和

良好商誉度的世界知名物流品牌,成为“一带一路”建设的重要平台。

（二）基本原则

合理布局、畅通联运。以铁路基础设施互联互通为支撑，强化向东联接，扩大向西开放，优化空间布局，合理布设枢纽节点，更好地利用国内国际两种资源、两个市场，打造安全高效便捷的国际联运走廊。

统筹协调、区域联动。围绕中欧班列组织和运营，加强跨行业、跨部门、跨地区的统筹协调，完善合作机制，加强分工协作，实现优势互补，避免无序竞争，推动形成联动发展新格局。

市场运作、政府引导。遵循市场经济规律，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，提升班列质量和效益。更好发挥政府作用，完善体制机制，营造良好发展环境，推动中欧班列健康有序发展。

开放包容、共建共享。发扬和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢的丝绸之路精神，密切与沿线国家合作，寻找利益契合点和合作最大公约数，充分发挥各方优势与潜能，努力实现互利共赢。

（三）发展目标

到 2020 年，基本形成布局合理、设施完善、运量稳定、便捷高效、安全畅通的中欧班列综合服务体系。中欧铁路运输通道基本完善，中欧班列枢纽节点基本建成，货运集聚效应初显；中欧班列年开行 5000 列左右，回程班列运量明显提高，国际邮件业务常态化开展；方便快捷、安全高效、绿色环保的全程物流服务平台基本建成，品牌影响力大幅提升；通关便利化水平大幅提升，“单一窗

口”模式基本实现全线覆盖。

## 三、空间布局

### （一）中欧铁路运输通道

——西通道。一是由新疆阿拉山口（霍尔果斯）口岸出境，经哈萨克斯坦与俄罗斯西伯利亚铁路相连，途经白俄罗斯、波兰、德国等，通达欧洲其他各国。二是由霍尔果斯（阿拉山口）口岸出境，经哈萨克斯坦、土库曼斯坦、伊朗、土耳其等国，通达欧洲各国；或经哈萨克斯坦跨里海，进入阿塞拜疆、格鲁吉亚、保加利亚等国，通达欧洲各国。三是由吐尔尕特（伊尔克什坦），与规划中的中吉乌铁路等连接，通向吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、伊朗、土耳其等国，通达欧洲各国。

——中通道。由内蒙古二连浩特口岸出境，途经蒙古国与俄罗斯西伯利亚铁路相连，通达欧洲各国。

——东通道。由内蒙古满洲里（黑龙江绥芬河）口岸出境，接入俄罗斯西伯利亚铁路，通达欧洲各国。

中欧班列通道不仅连通欧洲及沿线国家，也连通东亚、东南亚及其他地区；不仅是铁路通道，也是多式联运走廊。

| 专栏 1　三大通道主要货源吸引区 |
| --- |
| 西通道：西北、西南、华中、华南等地区，经陇海、兰新等铁路干线运输。 |
| 中通道：华北、华中、华南等地区，经京广、集二等铁路干线运输。 |
| 东通道：东北、华东、华中等地区，经京沪、哈大等铁路干线运输。 |




图1　中欧铁路通道规划图

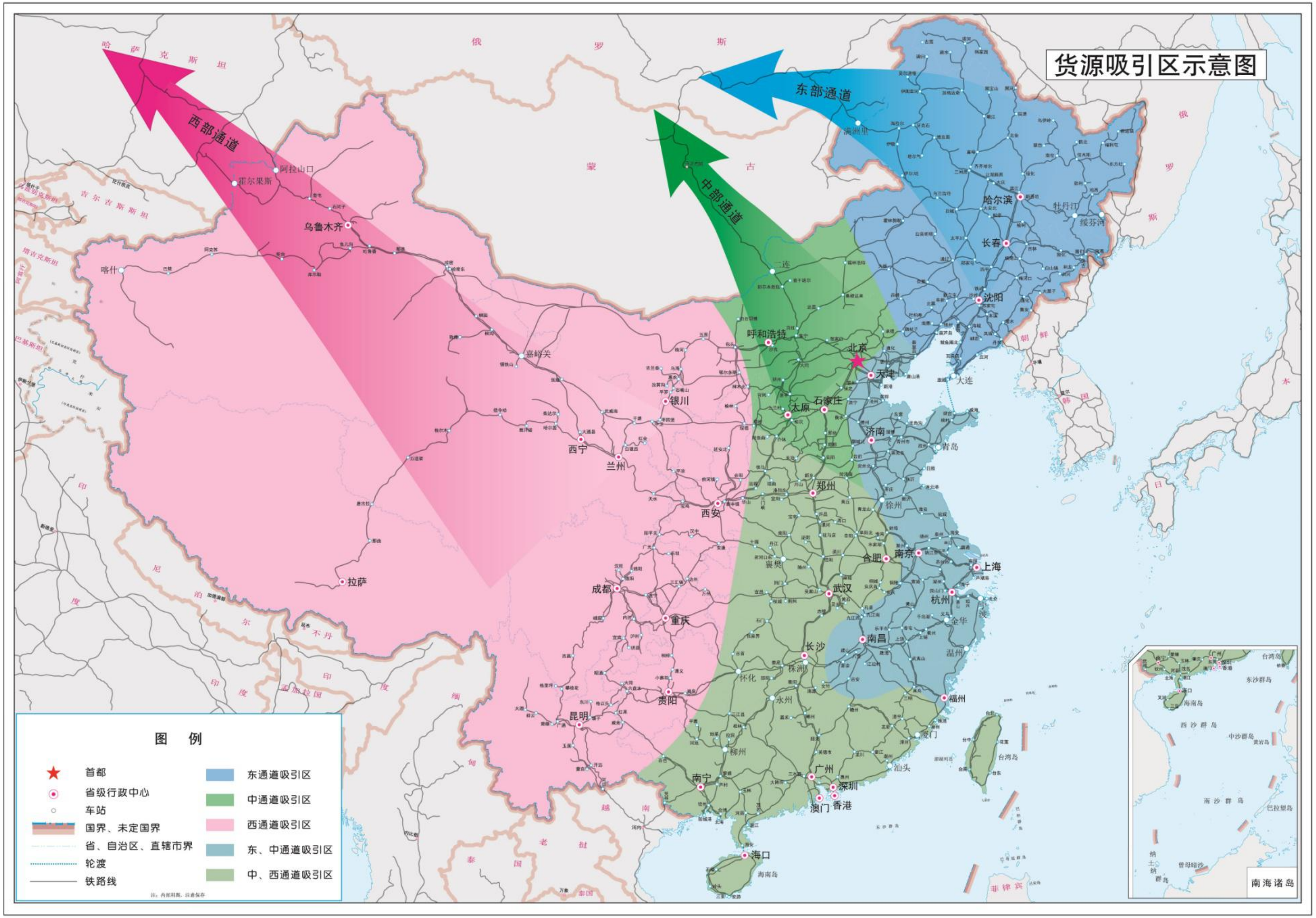



图 2　三大通道货源吸引区示意图

（二）中欧班列枢纽节点

按照铁路“干支结合、枢纽集散”的班列组织方式，在内陆主要货源地、主要铁路枢纽、沿海重要港口、沿边陆路口岸等地规划设立一批中欧班列枢纽节点。

——内陆主要货源节点。具备稳定货源，每周开行 2 列以上点对点直达班列，具有回程班列组织能力，承担中欧班列货源集结直达功能。

——主要铁路枢纽节点。在国家综合交通网络中具有重要地位，具备较强的集结编组能力，承担中欧班列集零成整、中转集散的功能。

——沿海重要港口节点。在过境运输中具有重要地位，具备完善的铁水联运条件，每周开行 3 列以上点对点直达班列，承担中欧班列国际海铁联运功能。

——沿边陆路口岸节点。中欧班列通道上的重要铁路国境口岸，承担出入境检验检疫、通关便利化、货物换装等功能。

鼓励其他城市（地区）积极组织货源，在中欧班列枢纽节点集结，以提高整体效率和效益。

依据境外货源集散点及铁路枢纽情况，合理设置中欧班列境外节点。




图 3　中欧班列枢纽节点规划图

| 专栏2 中欧班列枢纽节点 |
| --- |
| 内陆主要货源地节点：重庆、成都、郑州、武汉、苏州、义乌、长沙、合肥、沈阳、东莞、西安、兰州。<br>主要铁路枢纽节点：北京（丰台西）、天津（南仓）、沈阳（苏家屯）、哈尔滨（哈尔滨南）、济南（济西）、南京（南京东）、杭州（乔司）、郑州（郑州北）、合肥（合肥东）、武汉（武汉北）、长沙（株洲北）、重庆（兴隆场）、成都（成都北）、西安（新丰镇）、兰州（兰州北）、乌鲁木齐（乌西）、乌兰察布（集宁）。<br>沿海重要港口节点：大连、营口、天津、青岛、连云港、宁波、厦门、广州、深圳、钦州。<br>沿边陆路口岸节点：阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特、满洲里。 |

（三）中欧班列运行线

中欧班列运行线分为中欧班列直达线和中欧班列中转线。中欧班列直达线是指内陆主要货源地节点、沿海重要港口节点与国外城市之间开行的点对点班列线；中欧班列中转线是指经主要铁路枢纽节点集结本地区及其他城市零散货源开行的班列线。

| 专栏3 既有中欧铁路直达班列线 | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 国内发（到）城市 | 边境口岸 | 境外到（发）城市 | 方向 |
| 1 | 重庆 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 杜伊斯堡（德国）等 | 双向 |
| 2 | | 满洲里 | 切尔克斯克（俄罗斯）等 | 去程 |
| 3 | 郑州 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 汉堡（德国）等 | 双向 |
| 4 | | 二连浩特 | 汉堡（德国）等 | 双向 |
| 5 | 成都 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 罗兹（波兰）等 | 双向 |
| 6 | 武汉 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 帕尔杜比采（捷克）等 | 双向 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 7 | 武汉 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 汉堡（德国）等 | 双向 |
| 8 | | 满洲里 | 托木斯克（俄罗斯）等 | 回程 |
| 9 | 苏州 | 满洲里 | 华沙（波兰）等 | 去程 |
| 10 | | 满洲里 | 布列斯特（白俄罗斯）等 | 回程 |
| 11 | 义乌 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 马德里（西班牙）等 | 双向 |
| 12 | 沈阳 | 满洲里 | 汉堡（德国）等 | 双向 |
| 13 | 长沙 | 满洲里 | 汉堡（德国）等 | 去程 |
| 14 | 兰州 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 汉堡（德国）等 | 双向 |
| 15 | 北京-天津 | 二连浩特 | 乌兰巴托（蒙古）等 | 双向 |
| 16 | 连云港 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等 | 双向 |
| 17 | 营口 | 满洲里 | 后贝加尔（俄罗斯）等 | 双向 |
| 18 | 青岛 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等 | 去程 |
| 19 | 乌鲁木齐 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等 | 去程 |
| 20 | 西安 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等 | 双向 |
| 21 | 合肥 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等 | 去程 |
| 22 | 济南 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等 | 去程 |
| 23 | 东莞 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等 | 去程 |

| 专栏4　规划中欧铁路直达班列线 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 序号 | 国内发（到）城市 | 边境口岸 | 境外到（发）城市 | 方向 |
| 1 | 石家庄-保定 | 阿拉山口（霍尔果斯）二连浩特 | 明斯克（白俄罗斯）等 | 双向 |
| 2 | 昆明 | 阿拉山口（霍尔果斯）二连浩特 | 鹿特丹（荷兰）等 | 双向 |
| 3 | 贵阳 | 阿拉山口（霍尔果斯）二连浩特 | 杜伊斯堡（德国）等 | 双向 |
| 4 | 厦门 | 阿拉山口（霍尔果斯）满洲里 | 罗兹（波兰）等 | 双向 |
| 5 | 库尔勒 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 杜伊斯堡（德国）等 | 双向 |
| 6 | 太原 | 阿拉山口（霍尔果斯）二连浩特 | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等<br>莫斯科（俄罗斯）等 | 双向 |
| 7 | 南昌 | 阿拉山口（霍尔果斯）二连浩特 | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等<br>莫斯科（俄罗斯）等 | 双向 |
| 8 | 南京 | 阿拉山口（霍尔果斯）满洲里 | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等<br>莫斯科（俄罗斯）等 | 双向 |
| 9 | 南宁 | 二连浩特<br>满洲里 | 乌兰巴托（蒙古国）等<br>莫斯科（俄罗斯）等 | 双向 |
| 10 | 哈尔滨 | 满洲里 | 比克良（俄罗斯）等 | 双向 |
| 11 | 长春 | 满洲里 | 施瓦茨海德（德国）等 | 双向 |
| 12 | 大连 | 满洲里 | 汉堡（德国）等 | 双向 |
| 13 | 银川 | 阿拉山口（霍尔果斯） | 德黑兰（伊朗）等 | 双向 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 14 | 西宁 | 阿拉山口<br>（霍尔果斯） | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等<br>杜伊斯堡（德国）等 | 双向 |
| 15 | 包头 | 阿拉山口<br>（霍尔果斯）<br>二连浩特 | 德黑兰（伊朗）等<br>乌兰巴托（蒙古国）等 | 双向 |
| 16 | 临沂 | 阿拉山口<br>（霍尔果斯）<br>二连浩特 | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等<br>乌兰巴托（蒙古国）等 | 双向 |
| 17 | 武威 | 阿拉山口<br>（霍尔果斯） | 阿拉木图（哈萨克斯坦）等 | 双向 |
| 18 | 义乌 | 阿拉山口<br>（霍尔果斯） | 德黑兰（伊朗）等 | 双向 |
| 19 | 连云港 | 阿拉山口<br>（霍尔果斯） | 伊斯坦布尔（土耳其）等 | 双向 |
| 20 | 天津 | 阿拉山口<br>（霍尔果斯）<br>满洲里 | 莫斯科（俄罗斯）等 | 双向 |

## 四、重点任务

（一）完善国际贸易通道

1.重点完善境内通道网络。畅通瓶颈路段，提升三大通道境内段路网运能。加快库尔勒—格尔木、兰渝等铁路建设，推进集宁—二连浩特等铁路扩能改造。根据需要和进展情况，适时开展阿克苏—喀什段扩能、和田—若羌—罗布泊、喀什—红其拉甫等铁路项目前期研究。

2.有序推动境外通道建设。积极推动与中欧班列沿线国家共同制定欧亚铁路规划，稳步推进境外铁路建设。加快推动中吉乌、中巴等铁路项目前期研究。欢迎蒙古国和俄罗斯铁路对陈旧线路进行

升级改造，改善沿线国境站、换装站的场站布局和配套设施设备，促进中俄蒙三方铁路点线能力的匹配衔接。

（二）加强物流枢纽设施建设

围绕中欧班列枢纽节点打造一批具有多式联运功能的大型综合物流基地，完善冷链物流基地、城市配送中心布局，支持在物流基地建设具有海关、检验检疫等功能的铁路口岸，加强与港口、机场、公路货运站以及产业园区的统筹布局和联动发展，形成水铁、空铁、公铁国际多式联运体系，实现无缝高效衔接。鼓励国内企业在国外重要节点城市和与我国产能合作密切城市，通过收购、合资、合作等方式，加强物流基地、分拨集散中心、海外仓等建设，提升物流辐射和服务能力。

（三）加大资源整合力度

1.优化运输组织。加大中欧班列组织力度，稳定既有直达班列，发展中转班列，力争到 2020 年，集装箱铁路国际联运总量中班列占比达到 80%。加强调度指挥和监督考核，完善过程组织，实现全程盯控，强化应急处理，提高班列正点率。根据市场需求增加班列线，结合中欧通道实际运输能力，组织制订中欧班列开行及优化调整方案。加强与国外铁路协作，建立班列运行信息交换机制，强化班列全程监控，联合铺画全程运行图，压缩班列全程运行时间，达到日均运行 1300 公里左右运输组织水平。

2.强化货源支撑。国家有关部门、单位在对外投资、物流园区建设时，要将中欧班列作为物流配套方式，同步规划、同步建设、同步推进。加强与沿线国家政府相关方面的合作，以国际产能和装

备制造合作为契机，推动中欧班列向我国在沿线国家建设的境外经贸合作区、有关国家工业园区、自由港区延伸，吸引更多货源通过中欧班列运输。

地方政府支持区域内企业扩大与中欧班列沿线国家的产能合作、贸易往来，增加中欧班列货源。

铁路部门要加强与国内外大型物流企业、港口企业、货代公司合作，发挥集货作用，促进优势互补。鼓励我国企业在境外重点区域设立办事机构，推进合资建立经营网点，提高境外物流经营能力。

3.加强品牌建设。中欧班列品牌由中国铁路总公司负责建设与管理。作为国家支持建设的国际物流知名品牌，地方政府、企业要按照《中欧班列品牌建设方案》的要求共同推进中欧班列品牌建设。中国铁路总公司制定出台管理办法，加强中欧班列品牌管理。

4.加快境外经营网点建设。按照中欧铁路通道、节点、境外产业、贸易等布局，分批建设境外分拨集散中心，形成中欧班列境外快捷集疏运能力。

（四）创新运输服务模式

1.提供全程物流服务。围绕物流链全流程，强化运输、仓储、配送、检验检疫、通关、结算等环节高效对接，提供一站式综合服务。鼓励公路、水运、航空等运输方式与中欧班列有效衔接，打造全程化物流服务链条。建立中欧班列客户服务中心，为客户提供业务受理、单证制作、报关报检、货物追踪、应急处置等服务。

2.拓展国际邮件运输。参照货物监管方式，结合国际邮件特性，推行国际邮件“属地查验、口岸验放”模式。大力推进电子化通关，

加强与国外邮政、海关、检验检疫、铁路部门合作，推进邮递物品海关监管互认。设立若干国际邮件铁路口岸重点交换站，加快推进中欧班列进出口国际邮件相关工作，实现国际邮件常态化运输。进一步优化国际铁路运邮作业组织、通关和换装流程，提升邮件运输时效，改善数据反馈的及时性和准确性。

| 专栏5　中欧班列邮件运输线路规划 | | | |
|---|---|---|---|
| 始发站 | 集散范围 | 国境站 | 到站 |
| 郑州 | 华中、华北地区邮件 | 阿拉山口/二连浩特 | 莫斯科/杜伊斯堡/汉堡 |
| 重庆 | 华南、西南地区邮件 | 阿拉山口 | 莫斯科/杜伊斯堡/汉堡 |
| 乌鲁木齐 | 西北地区邮件 | 阿拉山口 | 阿拉木图/莫斯科 |
| 苏州 | 华东地区邮件 | 满洲里 | 莫斯科/杜伊斯堡/汉堡 |
| 哈尔滨 | 东北地区邮件 | 满洲里 | 莫斯科 |

3.推行电子货物清单。根据跨境电商的运输需求，采用拼箱运输方式，协调国外铁路、海关和检验检疫等部门，推行电子快递清单，研究开展中欧班列国际快件运输。

4.提升物流增值服务。拓展国际代理采购、国际保险理赔、货物质押等增值服务。利用相关口岸节点及综合保税区布局优势，支持跨境货物加工与转口贸易。

5.推动建立统一的规则体系。积极推动与铁路合作组织、国际铁路联盟、世界海关组织、万国邮政联盟等国际组织的合作，建立统一互认的单证格式、货物安全、保险理赔、通关便利、数据共享等相关规则和技术标准，提高班列运行质量和效率。

（五）建立完善价格机制

遵循市场规则，根据运量变化情况，按照量价捆绑原则，建立灵活的中欧班列全程定价机制。有效集中各地货源，依托常态化、规模化运营能力，统一开展境外价格谈判，提高全程价格主导权，有效降低国际联运全程物流成本。

（六）构建信息服务平台

1.推进物流公共信息平台发展。整合国内相关行业、部门、企业信息资源，建设中欧班列信息服务平台，逐步实现与沿线国家铁路、海关、检验检疫等信息系统的电子数据交换与共享，打通物流信息链，推行海关、检验检疫、铁路、港口单据电子化，打造“数字化”中欧班列。

2.强化智能监控监管。引入北斗卫星定位技术实施全程定位，增加集装箱安全智能防盗设施；保持与沿途国家的密切沟通，建立中欧班列安全合作机制，提高班列运行全程监控能力，保障货物运输安全。

（七）推进便利化大通关

1.加强沿线国家海关国际合作。与中欧班列沿线国家海关建立国际合作机制，推进信息互换、监管互认、执法互助的海关合作，扩大海关间监管结果参考互认、商签海关合作协定等，推行中欧“经认证经营者”互认合作，提高通关效率。支持将铁路运输模式纳入中欧安全智能贸易（简称“安智贸”）航行试点计划。

推动全国通关一体化，企业可以选择任何一个海关申报、缴纳税款。加强重要物流节点的多式联运监管中心建设，实现一次申报、

指运地（出境地）一次查验，对换装地不改变施封状态的直接放行。海关、检验检疫等口岸查验机构加强协作，力争使班列在口岸停留时间不超过 6 小时。

加快推进物流监控信息化建设，提高多式联运管控的信息化、智能化、规范化水平，建立集约、快速、便捷、安全的多式联运监管模式。

2.推进检验检疫一体化。加强沿线国家检验检疫国际合作，推进疫情区域化管理和互认，在中欧班列沿线区域打造无特定动植物疾病绿色通道，在班列沿线检验检疫机构间实施“通报、通检、通放”，实现沿线“出口直放、进口直通”，对符合条件的中欧班列集装箱货物实施免于开箱查验、口岸换证等政策。

打造铁海（水、陆）联运国际中转（过境）物流通道，建立中欧班列检验检疫信息化系统，实现全口径进出境班列数据共享，简化纸质单证，推进检验检疫无纸化，实施“进境口岸检疫、境内全程监控、出境直接核放”监管模式。

3.进一步扩大口岸开放。支持有条件的地方建设进境肉类、水产品、粮食、水果、种苗、汽车整车、木材等国家指定口岸，对符合国家要求的，优先审批，优先安排验收。在获得指定口岸正式资质前，对具备相应检验检疫监管条件的，允许其作为相应品类进口口岸，先行先试。

加强与沿线国家（地区）间的口岸交流合作，适时修订和完善双边陆地边境口岸管理协定。加强边境口岸设施建设，提高进出境

通关能力。科学布设内陆铁路口岸，满足中欧班列发展需要。

推进国际贸易“单一窗口”、口岸管理共享平台建设，简化单证格式，统一数据标准，优化口岸监管、执法、通关流程，提高口岸智能化水平。

## 五、保障措施

### （一）加强组织领导

发挥推进“一带一路”建设工作领导小组办公室专题协调机制作用，加强各部门、各地方政府的沟通协调，提升整体竞争优势。发挥好中央、地方、企业等各方作用，统筹协调，为中欧班列营造良好运营环境和发展条件。

### （二）推进对外协调

国家发展和改革委员会、外交部、商务部、交通运输部等国家部委将中欧班列有关议题纳入我国与沿线国家双多边投资、贸易、外交、运输等磋商机制。发挥我驻外使领馆与驻在国政府对接协调作用，做好国内外信息沟通和情况通报。利用多双边机制，强化与国际机构及相关行业协会、智库合作，加强与沿线各国海关及检验检疫部门合作。视需要要求驻中欧班列沿线重点国家使馆指定外交人员协调相关工作，逐步建立涵盖境内外铁路、海关、检验检疫等部门以及地方政府和货代、物流等企业的中欧班列协调机制。

### （三）加大资金投入

在遵循多边程序和市场化规则的基础上，利用亚洲基础设施投资银行、丝路基金等金融投资机构，在规定业务范围内支持中欧铁

路通道和节点建设，支持重大动植物疾病疫情防控与交流合作。发挥各类投融资基金作用，鼓励境内基金机构“走出去”，以股权投资、债务融资等方式支持中欧班列建设。加大中央预算内投资对中欧铁路通道国内段建设的支持力度。吸引社会资本投入，鼓励铁路、地方、企业共同出资建设，共享投资收益。

（四）完善政策支持

加大土地等政策支持力度，保障通道、枢纽等建设用地。落实相关税收政策、执行相关税收协定，清理不合规的口岸收费，加大对阿拉山口、霍尔果斯等口岸建设和运行支持力度，保证口岸的正常建设和运营。加大进出口配额等贸易政策支持力度。完善境外投资管理制度，提高企业对外投资便利化水平。利用领事磋商等渠道，推动人员往来便利化。

（五）加强科技创新

统筹利用国家铁路智能运输系统工程技术研究中心和轨道交通系统测试国家工程实验室等相关国家科技创新平台，开展铁路物流科技装备、冷链关键技术等研发工作。充分发挥科研机构、高校、协会的积极作用，及时开展中欧班列建设发展相关问题研究。广泛吸纳国内外科技人才，加强精通语言、熟知专业知识的复合型人才培养。